GRAN PREMIO DI GRAN BRETAGNA Cinque anni fa nello storico circuito di Silverstone l'esacampione iridato ebbe un serio incidente

I due ferraristi restano i piloti da battere

Anche se Bar e Renault sperano in un colpo di scena per scalfire il potere delle Rosse

IN BREVE

L'anno prossimo le gare 2004 in più il Gran premio di Turchia

SILVERSTONE Bloccate dalla Fia 19 date per i Gp 2005. Ovvero una in più della stagione in corso, che già rappresenta il record assoluto. Logico che mettere tutti d'accordo sul numero delle gare da disputare sia difficile ma è evidente l'intenzione di Bernie Ecclestone di ridurre i test per dare spazio a più appuntamenti ufficiali. Sulla carta a nessun tracciato in calendario (nemmeno Imola per cui si temeva tanto, ndr) dovrebbe sfuggire la F1, con l'aggiunta del Gp di Turchia. Ma i boss dei team Jaguar, Sauber e Jordan hanno commentato con durezza la novità, sostenendo che sedici gare erano già sufficienti; inoltre, nonostante la maggiore disponibilità di bonus economici e la buona volontà della Fia di accorpare i Gran Premi tra loro geograficamente vicini non c'è alcuna ragione per allargare il calendario iridato. Soddisfatta, per ora, la sola Toyota.

«Non vieterei al figlio la F1»

BERLINO Nonostante il pauroso incidente di Indianapolis e le gravi conseguenze fisiche subite, Ralf Schumacher non sconsiglierebbe a suo figlio David (due anni) dall' intraprendere eventualmente la carriera di pilota. «Per me sarebbe sicuramente peggio vedere un tale incidente capitare a mio figlio o a mia moglie. Ma come può un padre vietare al figlio uno sport che lui stesso ha vissuto prima?», ha detto Ralf in una dichiarazione alla tv privata Rtl.

Tv: oggi qualifiche su RaiDue

SILVERSTONE Questo il programma televisivo del Gran premio di Gran Bretagna che andrà in scena sul circuito di Silverstone. Oggi dalle ore 10 alle ore 10.45 e dalle ore 11.15 alle ore 12 si terranno le prove libere; dalle ore 14 invece andranno in scena le pre-qualifiche; dalle ore 15 sarà la volta delle qualifiche con diretta su Rai 2 dalle ore 13.50. Domani alle ore 14 scatterà la gara con diretta trasmessa su Rai Uno dalle ore 13.50.

SILVERSTONE Chi ha paura del lupo cattivo? In un mondiale normalizzato, digerito a fatica quant'è successo a Magny-Cours, solo uno sparuto numero di addetti riesce a collegare qualche residua speranza di successo a una stagione marcatamente segnata dalle ambizioni e dallo strapotere della premiata ditta Schumacher-Ferrari.

Silverstone, inossidabile tempio della velocità, spera nel colpo di scena. In verità, basta esaminare poche aride cifre per comprendere che contro la corazzata rossa quest'anno c'è poco da fare. Di recente hanno provato a scalfire l'armatura scintillante del bionico campione del mondo una Bar-Honda più solida di quan- to previsto a inizio stagione e una Renault sempre più proiettata verso il renumerativo ruolo di seconda forza del campionato. Tentativi sporadici, punture di zanzara su cotanta pelle d'elefante. Niente da fare: dove non arriva la competitività sfacciata del pacchetto pilota-telaio-motore maranelliano interviene la creativa strategia di un box in rosso trasformatosi da tempo in perfetta macchina da guerra. S'era mai visto qualcuno vincere un Gp rientrando ai box per quattro pit stop com'è successo a Michael Schumacher domenica scorsa durante il Gp di Francia? No. Frustrante, allora (e non solo per Alonso e la Renault, che si sono visti sfilare il successo da sotto il naso) questo nuovo record che va ad aggiungersi a un carnet d'eccellenza che non trova riscontri nella storia delle corse a ruote scoperte.

Sbarcando in Inghilterra, la Formula Uno che si sta interrogando su un futuro gonfio d'ombre e di interrogativi per ora senza risposta (la fuga dall'Europa verso scenari asiatici difficilmente interpretabili, le nuove regole semi-imposte da una Fia in odor di smantellamento, la crisi economica devastante che sta trascinando al fallimenti la quasi totalità dei piccoli team) ha convocato a Silverstone la solita massa di appassionati per una verifica importante. Partendo dallo splendido show di Regent Park, dove centinaia di migliaia di persone hanno potuto toccare con mano le monoposto di Formula Uno, come mai riusciranno a fare in uno degli autodromi blindati da Bernie Ecclestone, sta montando la sensazione di essere alla vigilia di un evento chiave. Un momento di snodo, nella stagione: o qualcuno rialza la testa (Bar? Renault? Williams?) oppure si abdica definitivamente a ogni velleità di attacco alla leadership Ferrari.

Michael Schumacher

Michael Schumacher a Silverstone ha vissuto più momenti difficili che situazioni esaltanti. Due soli successi, a esempio, in una carriera per altri versi strepitosa. È quell'incidente nel 1999 che gli costò la frattura di una gamba, e qualche problemino psicologico. Sono alcuni dei motivi che, mentre stimolano la curiosità del pubblico, condensano in grinta e volontà le aspettative di almeno tre team. In ordine decrescente, ecco chi potrebbe creare problemi a Schumi e a Rubinho in questo weekend: Button, che corre in casa, Trulli (che deve cancellare la figuraccia di Magny-Cours), e Montoya, l'uomo da piede pesante che non molla mai.

L'anno scorso qui ha vinto Barrichello, davanti a Mon- toya e a Raikkonen. Ma un risultato-fotocopia non basterebbe per rilanciare il mondiale. Serve un colpo di scena globale, possibile nei numeri, difficilmente pronosticabile nei fatti.

Un pronostico, allora: Schumacher in pole, successo Ferrari (30% per Rubens), Trulli sul podio. Buon Gp.

Riccardo Roccato

La F2004 di Schumi grande protagonista, assieme al pilota tedesco, del Mondiale 2004.

GP di Gran Bretagna

DOMENICA 11 Luglio

Oggi	Domani
Qualifiche ore 13.50 Rai2	Gara ore 13.50 Rai1

Formula 1

Circuito di Silverstone
Lunghezza: 5,141 km
Nº di giri: 60
Distanza totale: 308,356 km

Copse · Maggotts · Becketts · Chapel · Hangar Straight · Stowe · Vale · Club · Abbey · Bridge · Priory · Brooklands · Luffield · Woodcote

Velocità (XX) – Marcia

300 (7) · 237 (6) · 289 (7) · 260 (6) · 293 (7) · 180 (4) · 300 (7) · 178 (4) · 84 (2) · 209 (4) · 273 (6) · 114 (3) · 294 (7) · 248 (5) · 86 (2) · 106 (2) · 218 (4) · 256 (6)

ANSA-CENTIMETRI

LIBERE

Le McLaren e la Sauber del romano hanno girato con poca benzina a bordo a differenza delle auto di Maranello

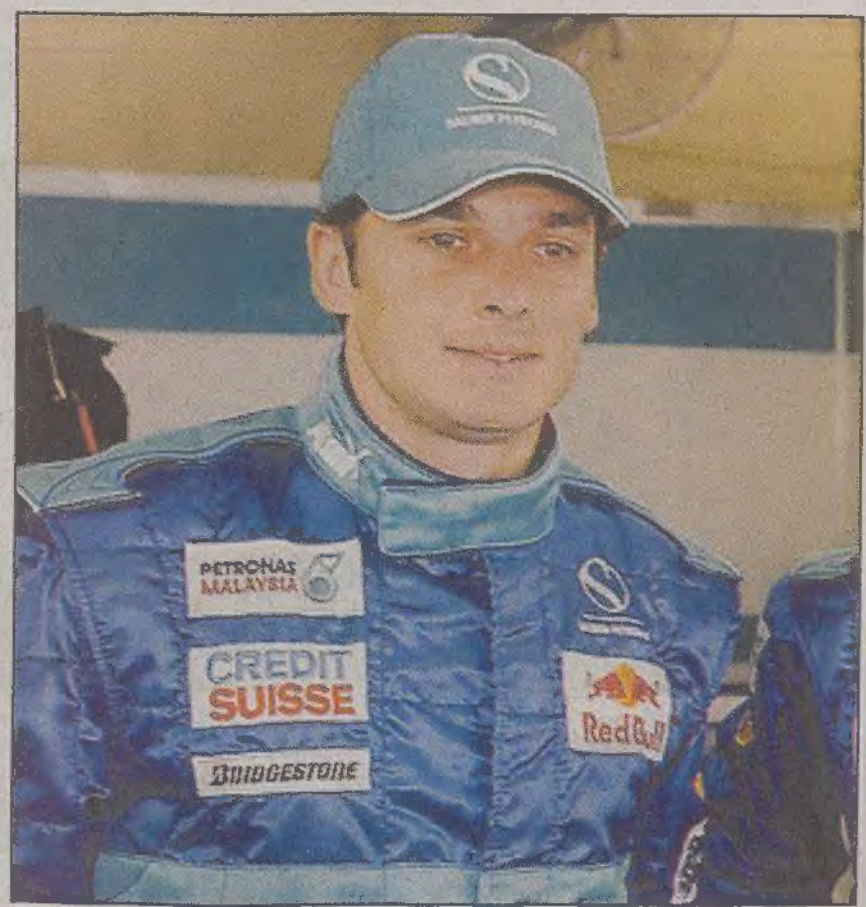
Bene Fisichella, Raikkonen il più veloce

SILVERSTONE Exploit di Giancarlo Fisichella, secondo con la Sauber nelle prove libere del Gp di Gran Bretagna a appena cinque millesimi dal più veloce, Kimi Raikkonen, che con la nuova McLaren Mercedes e il tempo di 1'18"655 ha battuto di oltre tre decimi il record assoluto di Silverstone, stabilito due anni fa da Juan Pablo Montoya con la Williams in 1'18"998. Il finlandese e il romano precedono la Ferrari di Michael Schumacher, staccata di 507 millesimi.

La sensazione è che sia le «frecce d'argento» sia la Sauber abbiano girato con poca benzina a bordo, a differenza delle Ferrari, che con Barrichello e Schumacher erano state le più veloci della prima ora di prove libere con tempi analoghi per il tedesco e addirittura migliori per il brasiliano, sesto nella seconda sessione e staccato da Raikkonen di 818 millesimi. Davanti a lui l'altra McLaren di David Coulthard e la Bar Honda di Jenson Button.

L'anno scorso la pole position fu per Barrichello in 1'21"209, e il brasiliano vinse una gara rocambolesca, in cui ci fu anche l'invasione di pista di un ex sacerdote irlandese e in cui si era trovato anche in ottava posizione. Dietro a lui, l'altra Williams di Marc Genè, la Renault di Jarno Trulli, la Bar di Takuma Sato, la Sauber di Felipe Massa.

Fisichella, che nella prima ora ha rotto il motore, oggi perderà 10 posizioni in griglia rispetto al suo tempo. Domenica, 11 luglio, sono cinque anni esatti dall'incidente che proprio a Silverstone costò una lunga sosta a Michael Schumacher. Da allora ad oggi il tedesco ha vinto 44 gare.

Durante il test, ci sono state le uscite di pista di Anthony Davidson con la Bar e il brutto incidente, senza conseguenze per il pilota, del tedesco Timo Glock, a cui si è rotta la gomma posteriore sinistra della Jordan.

Nelle libere secondo tempo di Giancarlo Fisichella.

GRAN PREMIO DI GRAN BRETAGNA Secondo il dg della casa francese il secondo posto di Alonso causato da guai alle gomme

La Renault cerca subito una rivincita

La rabbia per il sorpasso, in vista del traguardo, di Barrichello al pesarese Trulli

SILVERSTONE I diversi umori in casa della scuderia Renault dopo il Gran premio di Francia che si è disputato sul circuito di Magny-Cours domenica scorsa hanno i volti di Fernando Alonso e di Flavio Briatore.

Al sorriso con cui il primo è salito sul podio si oppone il broncio del manager italiano, conscio di aver lasciato qualche punto sull'asfalto transalpino.

Entrambi sanno come la Ferrari non sia alla portata e inserirsi fra Schumi e Barrichello rappresenti quasi una vittoria, ma ciò non è bastato perché la soddisfazione di Fernando contagiasse la squadra in vista di Silverstone.

Il primo contento a metà è proprio Briatore che un pensiero alla vittoria non può non averlo fatto, soprattutto dopo quei primi 13 giri condotti in testa da uno scatenato Alonso.

Poi la Ferrari ha ristabilito le gerarchie, facendo valere la superiorità del mezzo e una tattica spregiudicata come mai successo in precedenza. Caratteristica, quest'ultima, che Briatore ama fare propria e comunque non subire, in particolare a ope- ra del box rosso.

«Abbiamo avuto i primi problemi - dice Briatore - già nelle fasi di gara iniziali. Fino al primo pit stop la macchina (il riferimento è a quella di Alonso, ndr) reagiva bene, poi la situazione è peggiorata. Non avremmo potuto seguire la stessa strategia della Ferrari perché con la vettura leggera eravamo lenti, il problema di base sono state le gomme. La nostra sconfitta non è dipesa dalla sosta in meno».

Un'altra botta all'umore del dg Renault ci ha pensato Trulli a darla. Quel podio sfuggito con il traguardo in vista ha lasciato il segno e Silverstone rappresenta una sorta di verifica per il pilota pescarese, che proprio in occasione del Gp inglese dovrebbe essere confermato a fianco di Alonso anche per il 2005. Jarno sta vivendo una grande stagione (è sempre quarto in classifica piloti e il terzo, Button, ancor più vicino) però l'incertezza francese a favore di Barrichello rischia di pesare sulla sua immagine («Chiedete a lui quel che ha combinato», si è limitato a commentare Briatore).

Un episodio da cancellare in fretta e l'appuntamento di Silverstone, così ravvicinato, sembra disegnato apposta.

Marco M. Nagliati

Alonso in pole una settimana fa a Magny-Cours.

BOTTA E RISPOSTA

Una proposta che «scalda subito i motori» dei piloti della Rossa

Briatore: la griglia ai bussolotti Sorride Schumi: «No comment»

LONDRA Punti nelle qualifiche, estrazione della griglia di partenza, semaforo verde a un circuito cittadino a Londra, Formula Uno sempre più devota allo show business: è questo il Briatore-pensiero alla vigilia del Gran Premio di Silverstone. Il direttore sportivo della Renault pur negando un calo di interesse attorno alle gare, ha spiegato che sono opportune alcune modifiche per rendere ancor più spettacolare la Formula Uno. «Ma quale disinteresse? - ha esordito Briatore -. In Spagna il Gp ha fatto registrare il 40% dello share, con quasi sei milioni di telespettatori. Il problema semmai è un altro: offrire sempre un evento all'altezza. Per questo ritengo che alcuni circuiti siano inadeguati per la Formula Uno moderna. Silverstone, come Imola e Magny Cours, non garantisce i servizi di cui abbiamo bisogno. Mi riferisco ad alberghi e hospitality. Le gare sono un evento, che va al di là dell'evento sportivo. Sta qui la differenza tra la Formula Uno e le gare di motociclismo. Quelle sono competizioni seguite esclusivamente da appassionati. Basta guardare nei parcheggi dei circuiti: 60.000 spettatori e 80.000 moto. Le nostre gare invece le guardano tutti, anche quelli che non sono nè esperti nè appassionati».

Briatore è convinto che l'indiscussa supremazia della Ferrari non pregiudichi lo spettacolo, ciononostante propone di rivoluzionare la qualifiche e la formazione della griglia di partenza. «La mia proposta è di premiare con dieci punti la pole position, quindi punti a scalare per le prime posizioni. La domenica però la griglia, almeno per le prime dieci posizioni, deve essere sorteggiata. Attraverso l'estrazione di bussolotti si determinano le posizione di partenza. Così può succedere che Schumacher il sabato sia il più veloce di tutti, e la domenica parta dalla nona posizione».

Da alcuni indicato come possibile successore di Max Mosley alla presidenza della Fia, Briatore si tira fuori. «Lavoro già 20 ore al giorno, come potrei fare? E non pagano neppure. Comunque Mosley ha fatto un ottimo lavoro, al suo posto vedrei bene il presidente del Club automobilistico del Principato di Monaco, Michel Boeri». La sua scuderia domenica ha consolidato il secondo posto nella classifica costruttori, un risultato che soddisfa Briatore, già proiettato verso la prossima stagione quando la Renault punterà al titolo. «Da qui alla fine conto di vincere due, meglio se tre, gare. In Ungheria e Brasile possiamo farcela. Peccato aver buttato via due podi nelle ultime gare. La Ferrari? L'anno scorso il titolo lo hanno buttato via Williams e McLaren, quest'anno lo ha vinto la Ferrari». Ultima battuta sull'imminente impegno, il Gran Premio britannico. «Se piove possiamo anche rimanere in albergo. Silverstone non mi piace, molto meglio un Gp a Londra, sarebbe uno spettacolo bellissimo».

SILVERSTONE *«No comment». La proposta di Flavio Briatore, qualifiche a punti e sorteggio delle posizioni della griglia di partenza, trova questa reazione di Michael Schumacher, fresco dominatore del Gp di Francia, al suo arrivo a Silverstone. Una bocciatura, rafforzata dal successivo «no comment is a comment» (è comunque un giudizio) che il campione del mondo, uno che ha fatto 60 pole position in carriera e dunque avrebbe solo da rimetterci, aggiunge come chiarimento.*

«Perché non correre sulle montagne russe allora? Sarebbe di sicuro molto divertente», dice invece Rubens Barrichello che aggiunge: «Se si pensa di dare punti alla pole position, a chi rischia, va bene. Il sorteggio forse renderebbe la gara più interessante, ma allora che senso ha fare test su test? Varrebbe la pena lavorare tanto?».

La Formula Uno continua a interrogarsi su come ravvivare uno spettacolo che comunque continua a inchiodare davanti ai televisori centinaia di milioni di persone nel mondo. Qualunque proposta emerga trova opinioni diverse, ma trasformare il via di un Gp in una lotteria non convince gli addetti ai lavori, quelli che in pista ci vanno. «Se diventa un gioco, cambia tutto - aggiunge Barrichello, che l'anno scorso a Silverstone vinse, alla sua maniera, una gara caratterizzata anche dall' invasione di campo di un ex sacerdote irlandese - e, se devo dire come la penso, le qualifiche vanno bene così. Con il sistema precedente, come nella MotoGp, succedeva tutto negli ultimi 10 minuti. Non è che offrisse tanto. Quello che i piloti pensano è però che le macchine devono girare senza benzina, così la gente sa chi è davvero il più forte».

Se noia c'è, dunque, non è colpa delle regole. Forse alla F1 manca un altro Michael Schumacher? «Non credo - risponde l'interessato - c'è gente che ama le corse anche vedendo dominare una macchina o un pilota. I punti di vista sono sempre diversi. Paragonare la F1 al Motogp è come paragonare il calcio al basket. C'è chi preferisce l'uno, chi l'altro, ma non si può dire che il basket è più bello del calcio perchè si segnano più punti. Siamo sicuri che garantendo più sorpassi la Formula Uno sarebbe più interessante? E se la mancanza di sorpassi fosse davvero una noia, come spiegare il fatto che i telespettatori continuano a crescere? Io sono sicuro solo di una cosa: che qualunque regola puoi pensare, e in questi anni se ne sono cambiate tante, non soddisferà mai il 100% della gente».

MCLAREN-WILLIAMS

Genè, sostituto di Ralf: «Se continuiamo così possiamo dimenticarci il terzo posto tra le scuderie»

Dopo il rinnovamento ancora molti dubbi

Ma le «frecce d'argento» già a Magny-Cours hanno mostrato dei miglioramenti

SILVERSTONE Novità a profusione, ma solamente per colmare qualche falla e, al lato pratico, per invertire la gerarchia dei meno peggio. Le sostanziali evoluzioni presentate dalla McLaren e dalla Williams a Magny-Cours non hanno restituito al mondiale di Formula 1 le protagoniste attese fin da marzo, si sono limitate anzi a fornire qualche indicazione di massima sullo stato di salute dei due team. Che restano stabilmente nelle retrovie, per quanto me- ritino due discorsi separati.

Cominciamo dalla Williams. Dopo l'esibizione di domenica la squadra biancoblù può diventare la delusione più cocente del 2004. Basta ascoltare le parole di Genè, il collaudatore promosso titolare dal- la forzata assenza di Ralf Schumacher: «Se continuia- mo con questo ritmo - ha commentato lo spagnolo - possia- mo dimenticarci di competere con la Bar per il terzo posto fra le scuderie (i punti di distacco sono 25, ndr); sarà il caso, anzi, di guardarci le spalle dalla McLaren». Che dista 15 lunghezze. Eppure i tecnici Williams continuano a' mostrare un cauto ottimismo.

A Silverstone la McLaren punta a confermare e magari rinvigorire i recenti progressi. Le frecce d'argento non sono pronte per lottare al vertice, ma in Francia i passi avanti sono stati tangibili. Il secondo tempo con cui Coulthard è partito in griglia risulta autentico (non è stato centrato ricorrendo a un serbatoio più vuoto degli altri) e anche il terzo giro più veloce in gara firmato da Raikkonen è sostanzioso. Al punto che «A Magny-Cours eravamo delusi per non essere saliti su podio» è stato il commento di Adrian Newey.

Il tecnico conferma come la rivisitazione dell'aerodinamica sia il motivo principale del nuovo corso, senza dimenticare i progressi del motore Mer- cedes, ora più potente e affidabile. Un buon viatico per Silverstone, pista che la McLaren conosce nel dettaglio e dove le Mp4-19b di Coulthard e Raikkonen saranno preparate al meglio.

BAR

Sato sotto accusa per le continue rotture

SILVERSTONE La Bar fatica a crescere. Arrivato al circuito di Magny-Cours carico di fiducia, ancora una volta il team inglese ha dovuto ridimensionare le ambizioni, un po' come accaduto a Barcellona e a Montreal, altre gare in cui partiva tra i favoriti. Questa volta la Bar paga l'entrata dell'antistallo sulla vettura di Button e l'ennesimo motore rotto su quella di Sato, danni che riassumono il fine settimana francese con solamente un quinto posto incamerato.

«A Magny-Cours - commenta Jeoff Willis, dt della squadra - le nostre 006 sono andate bene per tutto il fine settimana, salvo patire troppo sovrasterzo in gara, forse a causa dell'aumento di temperatura». Ma è interessante soprattutto il commento alla rottura sulla monoposto di Sato: «Non è più un caso - prosegue Willis - evidentemente c'è qualcosa nel modo di guidare del giapponese che dobbiamo chiarire. Bisognerà analizzare i dati per vedere cosa succede».

GRAN PREMIO DI GRAN BRETAGNA Il circuito inglese di Silverstone rievoca gioie e dolori al campione tedesco

Maranello, conto alla rovescia per il titolo

Già a Monza, tra due mesi, Schumacher potrebbe festeggiare il suo settimo iride

SILVERSTONE La Ferrari «frantumarecord» inizia a fare i conti. Calcolatrice alla mano, già a Monza nel Gp d'Italia del 12 settembre Michael Schumacher potrebbe laurearsi campione del mondo per la settima volta. E questa sarebbe solo la peggiore delle ipotesi, al- la faccia delle nuove regole...

Una macchina flessibile, strategie di gara micidiali e un pilota semplicemente fenomenale. Questo il cocktail che ha reso la Ferrari praticamente invincibile. E dire che la Federazione Internazionale ha fatto di tutto per intralciare l'imbarazzante dominio del Cavallino che, di fatto, ha trasformato il palcoscenico della F1 in un teatro per spettacoli privati. La Fia ha allungato il campionato di due ga- re e adottato un nuovo sistema di punti, portando a 8 il bottino del secondo classificato (appena due in meno del vincitore) proprio per scongiurare sentenze anticipate.

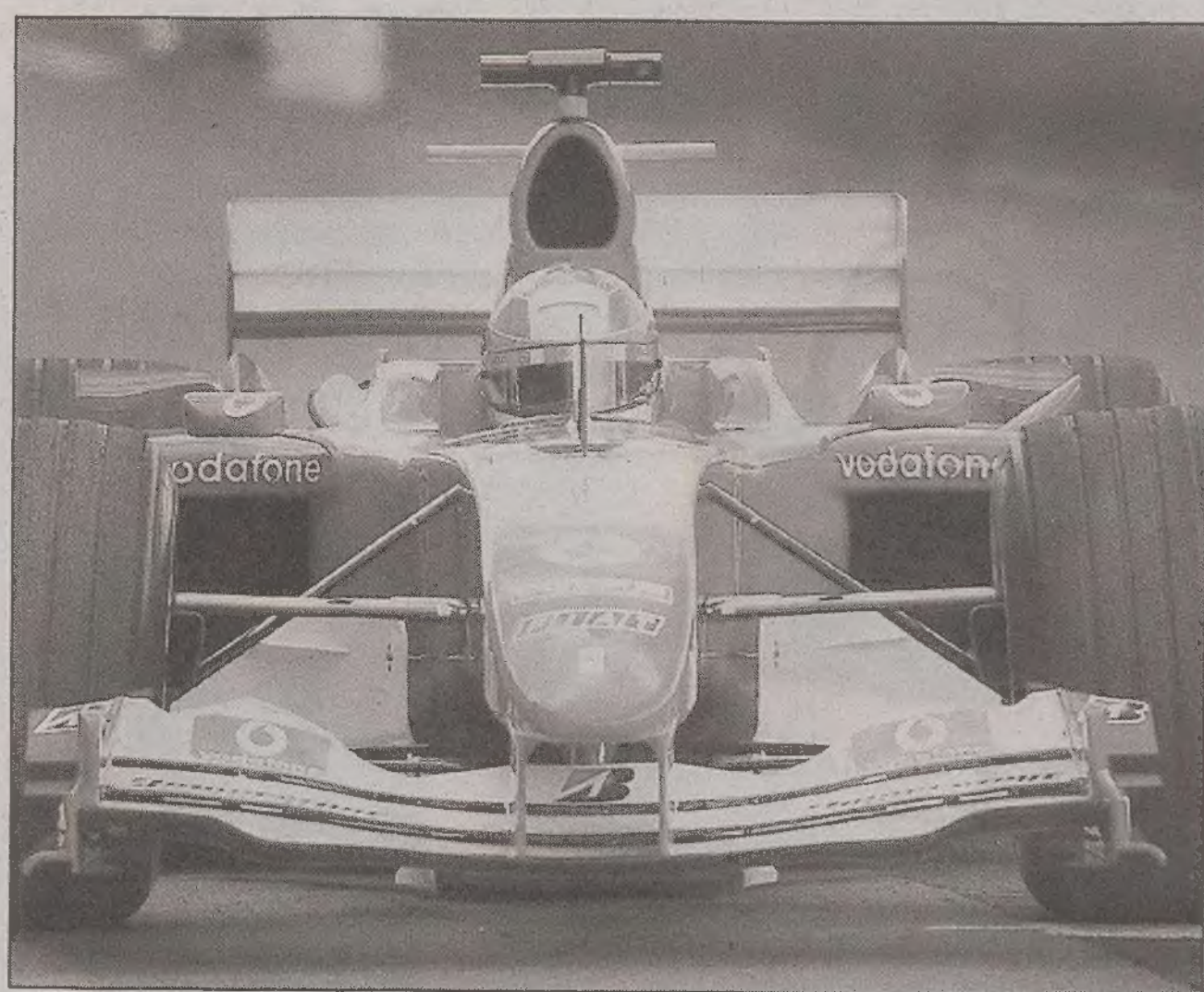
Ma lo strapotere di Schumacher e della Ferrari è stato talmente schiacciante (9 Gran Premi vinti su 10 dal tedesco, a cui vanno aggiunti gli 8 podi di Barrichello) da rovinare i piani della Fia e «ammazza- re» il campionato di Formula Uno. Al punto che già a Ferragosto, nel Gp d'Ungheria, a Maranello potrebbero stappare lo spumante per festeggiare l'ennesimo trionfo nel mondiale Costruttori. Avendo già il doppio dei punti della Renault, con altre tre doppiette il sesto titolo marche di fila sarebbe già in bacheca. E, con ogni probabilità, sarà frantumato il record assoluto di 221 punti, stabilito sempre dalla Ferrari nel 2002.

Per quanto riguarda Schumi, con questo ritmo già a Bu- dapest «rischia» di festeggiare il settimo mondiale piloti, nella peggiore delle ipotesi il trionfo potrebbe essere sancito dalla matematica il 12 settembre a Monza. In ogni caso un'impresa che avrebbe del leggendario, considerando il fatto che il trentacinquenne tedesco, più che contro avversari più o meno credibili, deve combattere contro un regolamento che lo penalizza assegnando al vincitore di ogni Gran Premio appena due punti in più del secondo classificato. Spazzata la concorrenza, Schumacher ha lanciato la sua sfida all'aritmetica. Alla faccia della Fia.

La Formula Uno fa rima con sicurezza? Dopo i gravi incidenti occorsi a Massa e Ralf Schumacher, il presidente dimissionario della Fia Max Mosley ha avanzato proposte per rallentare la velocità delle monoposto. In attesa di novità al riguardo, domenica si torna a correre a Silverstone, un circuito che rievoca gioie e dolori a Michael Schumacher. Che, proprio sul circuito inglese, nel 1999 è incappato nel più grave incidente della sua carriera quando andò a sbattere rovinosamente contro le barriere rompendosi una gamba.

«Ai miei occhi la velocità delle auto al momento non costituisce un problema - dice Schumacher alla vigilia del Gp di Gran Bretagna. Sicuramente potrebbe diventare tale e noi piloti non potremmo risolverlo, soprattutto su particolari piste e se la F1 venisse abbandonata a se stessa. C'è la necessità di trovare delle regole che funzionino sulla lunga durata, per rallentare ulteriori progressi tecnologici in modo da non arrivare in una zona di pericolo, in cui gli incidenti non sarebbero più controllabili e in cui po- trebbero sopraggiungere brutte conseguenze. Ciò che è capitato a Ralf e a Massa è un segnale di allerta. E così come accade in tanti ambiti della vita anche nella F1 si verifica spesso che debba accadere qualcosa prima che vengano presi provvedimenti adatti ed è questo che dovremmo cercare di impedire».

Schumacher su questo ha le idee chiare: «La sicurezza deve essere massimizzata, e deve venire sempre prima dello spettacolo». Ciò non deve snaturare lo sport motoristico per eccellenza: «A mio parere, infatti, la F1 dovrebbe rimanere ancora... F1. Drastici provvedimenti sono spesso precipitosi e alla lunga portano spesso in una direzione diversa da quella desiderata».

Quanto all'incidente occorsogli a Silverstone nel 1999, Schumi è sicuro che quando ripasserà di fronte alla curva Stowe: «Saremo in grado di portare con noi l'entusiasmo di Magny Cours fino a Silverstone, del resto una performance come quella di domenica a livello di team ci rinsalda ancora di più. I dati dei test ci hanno mostrato che dovremmo mantenere intatte le nostre chance di vittoria. Chi mi spaventa di più tra gli avversari? Su questa pista la Bar Honda».

Michael Schumacher durante le prove libere di ieri in cui ha concluso col terzo tempo.

Le classifiche

	PILOTI	
1.	M. Schumacher	90
2.	R. Barrichello	68
3.	Button J.	48
4.	Trulli J.	46
5.	Alonso F.	33
6.	Montoya J.	25
7.	Sato T.	14
8.	Schumacher R.	12
9.	Coulthard D.	12
10.	Fisichella G.	10
11.	Raikkonen K.	10
12.	Massa F.	5
13.	Panis O.	5
14.	Da Matta C.	3
15.	Heidfeld N.	3
16.	Webber M.	3
17.	Glock T.	2
18.	Baumgartner Z.	1

	Costruttori	
1	Ferrari	158
2	Renault	79
3	BAR	62
4	Williams	37
5	McLaren	22
6	Sauber	15
7	Toyota	8
8	Jordan	5
9	Jaguar	3
10	Minardi	1

ANSA-CENTIMETRI

LA SORPRESA

L'ingegnere Baldisseri: «Meno benzina equivale a minor consumo degli pneumatici e gli avversari se ne sono accorti troppo tardi»

Le quattro soste, una scelta rivelatasi vincente

Dieci anni fa Schumi sorprese tutti all'Hungaroring con tre stop invece di due

SILVERSTONE Sono le strategie di gara adottate dal box Ferrari a ingigantire i meriti di Michael Schumacher oppure è la straripante classe dell'asso di Kerpen, al volante dell'imbattibile Ferrari, a magnificare le prestazioni della vettura di Maranello? Alla luce delle nove vittorie stagionali il quesito appare sicuramente legittimo. Anche perché per ora la supremazia delle Rosse è totale.

È però giusto osservare che Barrichello, a punti nel 2004 in ogni Gran Premio, non ha raccolto vittorie, né altrettanti secondi posti (sei in dieci gare) semplicemente perché non è... Schumacher.

Trascurando per un attimo la supremazia del tedesco è balzata agli onori delle cronache la strategia, per la prima volta vincente nella storia della F1, dei quattro pit stop adottati dai tecnici della Rossa per il leader della corsa. Decisione che è stata attribuita nel box all'ingegnere modenese Luca Baldisseri, adottata per ottimizzare in una pit lane tra le più corte del mondiale, l'innalzamento del limite per la gara da 60 a 80 km.

«Non solo. Basandosi sui dati del Gp di Francia dello scorso anno, in particolare sul degrado delle gomme, abbiamo ritenuto ci fosse una valida alternativa - ha dichiarato il coordinatore tra gli ingegneri Ferrari - meno benzina equivale a minor consumo degli pneumatici e quando gli avversari se ne sono accorti era troppo tardi. Comunque si è trattato di un esperimento difficilmente ripetibile, soprattutto per gli altri, che non dispongono di un campione come Schumi».

Con i Gran Premi divenuti sempre più gare sprint tra una fermata e l'altra, va ricordato che il tedesco fu anche l'antesignano vincente dei tre pit stop, quando il trend era al massimo di due: lo fece in quel budello che è l'Hungaroring, nel 1994, quando al volante della Benetton-Ford mandò in tilt la tattica di Hill, a disagio tra i doppiaggi con troppa benzina a bordo.

LE REGOLE

Le qualifiche non cambiano, bocciato Ecclestone

SILVERSTONE No alla riforma di Ecclestone, le qualifiche rimangono come sono sino a fine anno. Il boss aveva spinto per un parziale ritorno al passato, con un format innovativo. I piloti non avrebbero più avuto a disposizione un tentativo ma il risultato sarebbe scaturito dalla somma di due giri veloci sommati tra loro e derivati da due sessioni di 25 minuti ciascuna, all'interno delle quali i piloti potevano compiere, tutti insieme, fino a sei passaggi.

Con un quantitativo minimo di carburante, anziché necessario a completare il primo stint di gara. A Indianapolis l'accordo tra le squadre era cosa fatta, poi la scorsa settimana alcuni team hanno fatto dietro front. La Minardi si è rifiutata di sottoscrivere l'innovazione, sulla quale c'era una timida proposta di reinserire la regola del 107% in qualifica; inoltre, col nuovo sistema di qualifiche, alla scuderia di Paul Sioddari sarebbe toccata praticamente a ogni gara l'ultima fila della griglia mentre ora, con un solo giro a disposizione, gli errori commessi dagli avversari le consentono talvolta di partire qualche piazzola più avanti. Ma anche Ferrari e Bar alla fine avrebbe trovato motivazioni sufficienti a far saltare l'agreement nonostante Jean Todt abbia sottolineato di non voler fare la figura dell'unico contrario.

Cambia invece la procedura di partenza in caso di vettura ferma al via dopo il giro di ricognizione. Lo stallo della monoposto verrà segnalato con le bandiere gialle ma non impedirà l'accendersi del semaforo verde. Una decisione che in tema di sicurezza ha destato perplessità (cosa accadrà se lo stallo è di più di una vettura?) ma che pare indotta dalle televisioni, che premono per avere un assoluto rispetto dei tempi.